

Transportkorridore im südlichen Afrika: Entwicklungsmotoren und "weiße Elefanten"

Plagemann, Johannes; Scholvin, Sören

Veröffentlichungsversion / Published Version
Arbeitspapier / working paper

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
GIGA German Institute of Global and Area Studies

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Plagemann, J., & Scholvin, S. (2011). *Transportkorridore im südlichen Afrika: Entwicklungsmotoren und "weiße Elefanten"*. (GIGA Focus Afrika, 11). Hamburg: GIGA German Institute of Global and Area Studies - Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien, Institut für Afrika-Studien. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-276317>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Transportkorridore im südlichen Afrika: Entwicklungsmotoren und „weiße Elefanten“

Johannes Plagemann und Sören Scholvin

Am 29. November erklärten die Regierungen Mosambiks und Südafrikas, die Ein- und Ausreise auf dem Weg von Johannesburg nach Maputo künftig an einem gemeinsamen Grenzposten abzuwickeln; die Dauer des Grenzübergangs werde so fast halbiert.

Analyse

Die Zusammenarbeit zwischen Mosambik und Südafrika ist vorbildlich für die zahlreichen transnationalen Infrastrukturprojekte im südlichen Afrika, die gegenwärtig wiederbelebt oder weiter ausgebaut werden. Sie sind zentraler Bestandteil der Entwicklungspolitik im südlichen Afrika. Diese Transportkorridore können nicht nur die Entwicklung ihrer Start- und Endpunkte beeinflussen, sondern sollen durch Einbindung in regionale und globale Wirtschaftsketten entlang der gesamten Route Entwicklungsimpulse auslösen. Doch ihrem beträchtlichen Potenzial stehen Probleme bei der Umsetzung gegenüber:

- Die Korridore können bedeutende Wirtschaftsimpulse für die Nachbarländer erzeugen. Da sie aber zumeist direkt mit Südafrika verbunden sind, verfestigen sie gleichzeitig die bestehenden wirtschaftlichen Abhängigkeiten.
- Die Wirtschaftlichkeit von Korridoren ist in den Fällen ohne südafrikanische Beteiligung an den Export von Rohstoffen gebunden. Korridorprojekte ohne direkte Anbindung an Südafrika sind wesentlich schwieriger zu realisieren.
- Dem erfolgreichen namibischen Walvis-Bay-Korridor stehen die nur mäßig erfolgreichen Projekte in Mosambik sowie das malawische Hafenprojekt in Nsanje gegenüber, das vor allem politisch motiviert und ohne wirtschaftliche Grundlage ist.
- Über Verkehrsinfrastruktur hinausgehende Entwicklungsaspekte spielen bislang eine untergeordnete Rolle. Die Beschäftigungswirkung der Korridore ist insofern begrenzt. Dies wird besonders bei den ohnehin problembehafteten Korridoren in Mosambik deutlich, gilt aber auch – trotz deren insgesamt positiver Entwicklung – für die namibischen Korridore.

Schlagwörter: Südliches Afrika, Infrastruktur, Transportkorridore, Entwicklungspolitik, regionale Führungsmächte

Entwicklung braucht Verkehrsinfrastruktur

Die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur ist eines der größten Entwicklungshemmnisse im südlichen Afrika. Während in den OECD-Staaten Transportkosten eine immer geringere Rolle spielen, leiden viele der Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren des südlichen Afrika unter horrenden Transportkosten oder bleiben von den Weltmärkten abgeschnitten. Zurzeit resultieren beispielsweise 56 Prozent des Endwerts der Exporte Malawis aus Transportkosten; der entsprechende Durchschnittswert aller Entwicklungsländer beträgt nur acht Prozent (Mills 2008: 105). Im internationalen Wettbewerb ist das südliche Afrika so nicht konkurrenzfähig. Entwicklungsökonomien wie Jeffrey Sachs (2003) sehen in der extrem ungünstigen Geographie des Kontinents, die unter anderem zu einer unzureichenden Anbindung an globale Handelsnetze führe, einen entscheidenden Grund für Afrikas wirtschaftliche Misere.

Afrikanische Staaten, Regionalorganisationen und internationale Geber haben den Bedarf an Verkehrsinfrastrukturprojekten erkannt. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fügt sich ein in das Paradigma der African Renaissance. Sie zielt darauf, die Rahmenbedingungen für den Aufstieg eines afrikanischen Unternehmertums und somit für nachhaltiges Wirtschaftswachstum zu schaffen. Im Kontext der New Partnership for Africa's Development (NEPAD) sollen darüber hinaus durch die Zusammenarbeit staatlicher und nicht-staatlicher Akteure die für Afrika spezifischen Wachstumshindernisse überwunden werden (Taylor 2006: 10); dabei geht es auch um eine stärkere Einbindung afrikanischer Wirtschaftssysteme in den globalen Warenverkehr. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als ein erster Schritt erscheint daher sinnvoll.

Große Verkehrsinfrastrukturprojekte im südlichen Afrika werden zumeist in Form von Korridoren verwirklicht. Ziel ist dabei nicht nur, am Start- und Endpunkt eines Korridors durch die neuen Transportmöglichkeiten und wirtschaftlichen Verflechtungen Impulse zu erzeugen; vielmehr soll die gesamte Wegstrecke Entwicklungsimpulse erfahren. Bereits beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und beim Bewerben der neuen Korridore wird auf Public-Private Partnerships (PPPs) gesetzt, um durch halbstaatliche Impulsprojekte Anreize für Investoren zu schaffen (Jourdan 1998: 717-719). Erst hierdurch sollen die notwendigen Gelder verfügbar gemacht werden, um den teuren Ausbau von Eisenbahnlinien, Häfen und Straßen zu ermöglichen. Befürworter von

PPP-Verkehrsprojekten argumentieren außerdem, bei PPPs sei die Umsetzung effizienter und die Qualität höher als bei rein staatlichen Projekten, denn die privaten Investoren müssten eine Rendite erzielen, wie sie beispielsweise für die Überlandstraße von Witbank im östlichen Südafrika nach Maputo am Indischen Ozean über die Maut realisiert wird.¹

Ein weiteres Merkmal des Verkehrsinfrastrukturausbaus im südlichen Afrika ist dessen transnationaler Charakter. So sind das namibische Walvis Bay und die mosambikanische Hauptstadt Maputo durch den Maputo Development Corridor (MDC) und den Trans-Kalahari Highway per Überlandstraße mit Südafrikas Bevölkerungs- und Wirtschaftszentrum Gauteng verbunden. Der Beira- und der Nacala-Korridor in Mosambik sollen als Eisenbahnlinien die namensgebenden Hafenstädte mit Malawi und der simbabwischen Hauptstadt Harare verbinden und darüber hinaus das rohstoffreiche Sambia erreichen. Der Lubombo-Korridor verknüpft als Überlandstraße Durban in Südafrika mit Maputo und Swasiland. Der TAZARA-(Tanzania-Zambia-Railway-) Korridor von Daresalam in Tansania nach Lusaka und nach Kitwe im sambischen Kupfergürtel und der sich daran anschließende Benguela-Korridor, ebenfalls eine Eisenbahnlinie, zur angolanischen Hafenstadt Lobito durchziehen den Kontinent weiter nördlich. Zwischenstaatliche Planungs- und Managementkommissionen sind der Regelfall. Eine Besonderheit stellen das Lesotho Highlands Water Project (LHWP) und die Cahora Bassa Dam Transmission Line dar. Beide sind nicht verkehrsinfrastrukturell ausgerichtet, sondern verknüpfen die Energieerzeuger in Lesotho beziehungsweise Mosambik mit Südafrika; aus Lesotho gelangt zusätzlich Wasser nach Südafrika.

Kooperation statt Konfrontation

Mit dem Eisenbahnbau durch die britische Kolonialmacht wurde das südliche Afrika verkehrsinfrastrukturell auf Südafrika ausgerichtet. Fast alle Länder der Region exportieren ihre Güter größtenteils über südafrikanische Häfen und beziehen über sie auch das Gros ihrer Importe. Während des Kampfes der Frontlinien-Staaten (Angola, Botswana, Lesotho, Mosambik, Tansania, Sambia und Simbabwe) gegen das Apartheidregime bedeutete jede wirtschaftliche Abhängigkeit einen erheb-

¹ Auskunft von Andreas Wenzel, Referent für das südliche Afrika beim Afrika-Verein in Hamburg, am 18. November 2010.

Karte 1: Transportkorridore im südlichen Afrika



Umsetzung: Sören Scholvin auf der Basis von MapCreator

lichen strategischen Nachteil. Mit chinesischer und sowjetischer Hilfe versuchten vor allem Sambia und Simbabwe, eine Verbindung zu Häfen in Angola und Tansania zu realisieren. Doch die Abhängigkeit von Südafrika nahm eher zu als ab: In den frühen 1990er Jahren wickelte Simbabwe 50 Prozent seines Überseehandels über Südafrika ab. 65 Prozent der Importe Sambias und 40 Prozent seiner Exporte wurden über Südafrika verschifft. Für Botswana, Malawi und Swasiland erreichte Südafrika einen Anteil von fast 90 Prozent als direkter Handelspartner oder Transitland für den Außenhandel (Ahwireng-Obeng und McGowan 1998: 14, Waller 1988: 46-47).

Dass der Beira-, der Benguela- und der TAZARA-Korridor in den 1980er Jahren nicht erfolgreich waren, lag nicht nur an administrativen und technischen Mängeln. Südafrika nutzte alle legalen und illegalen Mittel, um seine Nachbarstaaten in wirtschaftlicher und damit politischer Abhängigkeit zu halten. Jacobus Loubser, Mitte der 1970er Jahre Manager der South African Railways, prägte für dieses Vorgehen den Euphemismus „Transportdiplomatie“. Dazu gehörte etwa,

dass Südafrika 1981, nach der Machtübernahme Mugabes, 25 Lokomotiven, die von den National Railways of Zimbabwe geleast worden waren, unverzüglich zurückforderte. Reichten derartige Maßnahmen nicht, unterstützte das Apartheidregime Bürgerkriegsfraktionen in Nachbarländern und ließ seine Armee Überfälle durchführen, um die Verkehrsinfrastruktur zu schädigen. Die Eisenbahnverbindung von Harare nach Beira beispielsweise musste zeitweise von 10.000 simbabwischen Soldaten vor den von Südafrika maßgeblich unterstützten Truppen der Resistência Nacional Moçambicana (RENAMO) geschützt werden.

Mosambik steht modellhaft für die Destabilisierung der Region durch Südafrika in den 1970er und 1980er Jahren. Dabei war das Land vor

der Unabhängigkeit 1975 ein alternatives Tor zum südlichen Afrika. Aufgrund seiner vorteilhaften geographischen Lage am Indischen Ozean hatte sich Mosambik seit Ende des 19. Jahrhunderts zu einem Transitland für die angrenzenden rohstoffreichen Gebiete im Osten und Südosten entwickelt. Auf die Fertigstellung der Eisenbahnverbindung Maputo-Johannesburg 1895 folgten zu Beginn des 20. Jahrhunderts Linien von Beira ins britische Süd-Rhodesien (heute Simbabwe) und von Nacala ins ebenfalls britische Njassaland (heute Malawi). Infolgedessen wurden in den 1960er Jahren etwa 80 Prozent aller Im- und Exporte des heutigen Sambia und Simbabwe über drei Transportkorridore in Mosambik sowie, in geringerem Maße, den angolanischen Benguela-Korridor abgewickelt (Fair 1989: 21). Mit der Unabhängigkeit von Portugal begann ein durch Südafrika unterstützter Bürgerkrieg, unter dem auch die Verkehrsinfrastruktur litt. De facto verlor die regierende Frente da Libertação de Moçambique (FRELIMO) die Kontrolle über weite Teile des nördlichen und zentralen Mosambik. Der Warenverkehr zwischen Mosambik und seinen Nachbarn

kam in den 1980er Jahren praktisch gänzlich zum Erliegen.

Mit dem Ende des Apartheidregimes in Südafrika haben sich die zwischenstaatlichen Beziehungen in der Region grundlegend verändert. Südafrika ist nicht mehr destabilisierende Kraft, sondern hat das Potenzial, als regionaler Wachstumsmotor auf seine Nachbarstaaten auszustrahlen und gleichzeitig die regionale Kooperation voranzutreiben. Erst dadurch, dass Südafrika als Partner und nicht mehr als Gegner auftritt, bietet sich die Möglichkeit, mit Korridorprojekten und durch regionale Kooperation Entwicklungsbarrieren zu überwinden.

Ein entscheidendes Entwicklungshemmnis im dünn besiedelten südlichen Afrika sind zu kleine nationale Märkte, die allein keine ausreichenden Absatzmöglichkeiten bieten. Regionale Integration verspricht hier Abhilfe. So hängt die Entwicklung von Walvis Bay davon ab, dass von hier Güter auch nach Südafrika transportiert werden. Der Walvis-Bay-Korridor ist nicht nur ein Tor nach Namibia mit seinen knapp zwei Millionen Einwohnern, sondern zu 190 Millionen Menschen im gesamten südlichen Afrika.

Auch können Südafrikas Nachbarn die Summen, die zum Ausbau ihrer Infrastruktur notwendig sind, in der Regel nicht selbst aufbringen. Der Bau von Wasserkraftwerken in den nördlichen Staaten der Southern African Development Community (SADC) und der damit einhergehende Ausbau ihrer Stromnetze beispielsweise wären allein mit Blick auf die jeweils nationalen Märkte zu kostspielig. Da aber Südafrikas halbstaatlicher Energiegigant Eskom Abnahmegarantien für Strom verspricht, können viele Projekte umgesetzt werden.²

Für Südafrika eröffnen sich durch regionale Vernetzung lukrative Märkte, auf denen südafrikanische Unternehmen von Supermarktketten bis zu Telekommunikationsdienstleistern teilweise bereits jetzt eine dominante Rolle haben. Außerdem ist das mit Südafrika verbundene Wirtschaftswachstum der Nachbarländer an die Interessen der südafrikanischen Wirtschaft gekoppelt. So ist die an den MDC angebundene Metallschmelze Mozal in Maputo Zulieferer für die Industrie in Gauteng. Der Trans-Kalahari Highway erschließt zusammen mit dem Trans-Kunene Highway den perspektivenreichen angolanischen Markt für Süd-

afrika. Das LHWP und die Cahora Bassa Dam Transmission Line liefern Südafrika dringend benötigten Strom und im Fall des LHWP auch in Südafrika selbst knapper werdendes Wasser.

Auch wenn diese regionale Kooperation die Dominanz der südafrikanischen Wirtschaft verfestigt, kommt es doch gleichzeitig zu positiven Effekten für die Nachbarstaaten. Ohne die Verbindung zu Südafrika wären die Möglichkeiten, Entwicklungsschritte zu erzielen, begrenzter. In diesem Sinn ist Südafrika eine typische regionale Führungsmacht: Als wirtschaftlicher Kern der Region erzeugt es Impulse für seine Peripherie, die dort positive Effekte haben, aber gleichzeitig die Dominanz des Kerns verfestigen (Kappel 2010: 9-10).

Modellfall Walvis-Bay-Korridor

Zu den erfolgreichsten Infrastrukturprojekten im südlichen Afrika zählt der Walvis-Bay-Korridor. Er umfasst vier Unterprojekte: den Trans-Kalahari Highway von Walvis Bay über Windhuk nach Johannesburg, den Trans-Caprivi Highway über das nordöstliche Namibia in den kongolesisch-sambischen Kupfergürtel, den Trans-Kunene Highway über Nordzentral-Namibia ins südliche Angola und als Nebenprojekt den Trans-Oranje Highway vom Hafen Lüderitz über Keetmanshoop in Südost-Namibia ins westliche Südafrika.

Der Walvis-Bay-Korridor zielt auf mehr als den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur: In Botswana, Sambia und Südafrika wurden Filialen der Walvis Bay Corridor Group (WBCG) eingerichtet; eine weitere Niederlassung ist für Lubumbashi in der kongolesischen Katanga-Provinz geplant. Ziel ist eine Umlenkung des Handels. Die WBCG wirbt bei Unternehmen, die im südlichen Afrika aktiv sind oder es werden wollen, für die Häfen Walvis Bay und (in geringerem Maße) Lüderitz und nennt als Vorzüge niedrige Kosten, kurze Transportzeiten aufgrund der vergleichsweise gut ausgebauten Straßen Namibias und öffentliche Sicherheit (WBCG 2010: 9). Hinzu kommt die sehr gute organisatorische Struktur des Unternehmens. Grenzübergänge nach und von Namibia verlaufen einfach und zumeist schnell. Während LKWs an der namibisch-botswanischen Grenze maximal 20 Minuten warten, können sich die Verzögerungen auf dem Weg von Sambia über Simbabwe nach Südafrika auf bis zu sechs Wochen summieren. Für Namibia spricht auch, dass selbst

² Auskunft von Nicoline Bredenkamp, Trade and Regional Development Department von Eskom, am 12. August 2010.

hohe Regierungsvertreter für Unternehmer relativ leicht erreichbar sind.³

Eng verbunden mit dem Walvis-Bay-Korridor ist Namibias Exportproduktionszone (EPZ). EPZ-Unternehmen haben in ganz Namibia freie Standortwahl, sie müssen lediglich den EPZ-Status bei der Regierung beantragen; sie sind von der Mehrwertsteuer, der Unternehmenssteuer sowie von Importzöllen auf Maschinen und Rohstoffe befreit. Darüber hinaus haben sie das Recht, ihre Konten bei Banken in Namibia in Fremdwährung zu führen, und können ihr Kapital und ihre Profite ohne Einschränkung aus Namibia ausführen.

Die Verbindungen zwischen EPZ und dem Walvis-Bay-Korridor sind in vielen Landesteilen sichtbar. So verarbeiten viele EPZ-Unternehmen Rohstoffe aus Namibia und den Nachbarländern, deren kostengünstiger Transport ohne den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kaum möglich wäre: In Windhuk werden namibische Diamanten geschliffen und poliert. In Rosh Pinah, im Süden des Landes, verarbeitet man lokale Zinkvorkommen und in Tsumeb im nördlichen Namibia erhält eine Metallschmelze Zulieferungen aus den Bergbaugebieten Sambias und der Katanga-Provinz. Sowohl der Weitertransport nach Walvis Bay und Lüderitz zwecks anschließendem Transport zur See als auch der Zugang zum südafrikanischen Markt funktionieren nahezu problemlos.⁴

Vom Zuwachs des Handels und Transports über Namibia hatte sich die WBCG (2010: 9) Investitionen in Namibias Verkehrsinfrastruktur, bessere Standortbedingungen für transportbezogene Dienstleistungen und Industrien sowie Impulse für die gesamte namibische Wirtschaft erhofft. Mit dem erhöhten Transportaufkommen von Walvis Bay in Richtung der nördlichen Nachbartaaten Namibias ist genau dies eingetreten. Konnten LKWs bis vor einigen Jahren nach schwereren Unfällen nur in Südafrika repariert werden, ist dies mittlerweile in einer Werkstatt in Tsumeb, am Trans-Kunene Highway und nur 60 km vom Trans-Caprivi Highway entfernt, möglich. In Walvis Bay ist darüber hinaus ein EPZ-Unternehmen ansässig, das LKWs ohne Markennamen herstellt, die nach Angola, Kongo und Sambia verkauft werden.

Natürlich kann man selbst von Positivbeispielen wie dem Walvis-Bay-Korridor nicht erwarten, alle sozio-ökonomischen Probleme im südlichen Afrika zu lösen. Das vom Korridor und der EPZ geförderte verarbeitende Gewerbe schafft in Namibia nur einen verschwindend geringen Anteil der Arbeitsplätze. Der Massenarbeitslosigkeit – offiziell 51 Prozent – kann so kaum entgegenge wirkt werden.

Die Korridore Mosambiks als Problemfälle

Wie Namibia setzt Mosambik bei Infrastrukturinvestitionen auf eine Mischfinanzierung über PPPs und Mittel der Entwicklungszusammenarbeit. Hinzu kommen die Gewinne der seit 2004 profitabel wirtschaftenden staatlichen Eisenbahn- und Hafengesellschaft Caminhos de Ferro e Portos de Moçambique (CFM). Ein Beleg für erste Erfolge bei der Wiederbelebung der mosambikanischen Korridore ist der wachsende Warenumsatz in Maputo, Beira und Nacala: er stieg von 2002 bis 2009 um 38 Prozent. Im Detail offenbaren sich allerdings große Hindernisse bei der Umsetzung der drei Korridorprojekte:

Der MDC ist der am weitesten entwickelte Korridor Mosambiks. Die Infrastruktur auf mosambikanischer Seite bleibt jedoch hinter der Qualität auf südafrikanischer Seite weit zurück. Noch immer genießt die mosambikanische Verwaltung einen schlechten Ruf (World Bank 2010: 118). Auch findet das korridorbezogene Wachstum statt, ohne dass die lokale Bevölkerung davon profitiert: Während nur begrenzt formelle Beschäftigungsverhältnisse geschaffen werden, bleibt der informelle Sektor weitestgehend ausgeschlossen. So blieben von den 9.000 Arbeitsplätzen zu Zeiten des Baus der Aluminiumschmelze Mozal in Maputo im laufenden Betrieb nur 743 übrig. Anders als erwartet sind Anzeichen einer wirtschaftlichen Belebung entlang der Verkehrslinie zwischen den Korridorendpunkten kaum zu erkennen. Gewinner sind bislang vornehmlich mosambikanische Geschäftsleute mit guten politischen Verbindungen und die südafrikanische Industrie in Gauteng.

Die Rehabilitierung des Beira-Korridors und der Ausbau des Hafens von Beira zielen darauf ab, Mosambik erneut zum wichtigsten Transitland für Simbabwe zu machen. Allerdings entfaltet Simbabwe angesichts der fortdauernden politischen Krise bislang keine hinreichende wirtschaftliche Dynamik, um den Ausbau des Beira-Korridors konsequent voranzutreiben. Bislang ist weder die Eisenbahnverbindung nach Harare kom-

³ Aukünfte von Johny Smith, Chief Executive Officer der WBCG, am 25. Juli 2010 und von Andreas Wenzel, Referent für das südliche Afrika beim Afrika-Verein in Hamburg, am 18. November 2010.

⁴ Auskunft leitender Mitarbeiter der Offshore Development Company in Windhuk am 30. Juli 2010.

merziell nutzbar, noch ist der Ausbau des Hafens weit fortgeschritten. Entsprechend kann Beira mit der südafrikanischen Konkurrenz nicht mithalten: Laut Weltbank liegen die Kosten pro Container in Beira bei 767 USD, in Kapstadt bei 490 USD. Das größte Manko Beiras besteht darin, dass der Hafen kein natürlicher Tiefseehafen ist und bei Ebbe nicht angelaufen werden kann. Zwar ist die Eisenbahnverbindung zu den Kohlevorkommen in der nordöstlichen Provinz Tete in diesem Jahr fertig gestellt worden und soll ab 2011 für den Kohleexport genutzt werden; ihre Kapazität erreicht jedoch nur 14 Prozent der geschätzten Fördermenge der beiden in Moatize tätigen Bergbaugiganten Vale aus Brasilien und Riversdale aus Australien (World Bank 2010: 55).

Mittelfristig sehen die Pläne der Bergbauunternehmen daher die Verschiffung über Nacala vor. Als natürlicher Tiefseehafen bietet Nacala bessere Voraussetzungen als Beira. Auch die Tatsache, dass der Ausbau des nördlichen Korridors eine kostengünstige Verbindung nach Sambia ermöglicht, spricht für Nacala. Zwischen Dezember 2009 und August 2010 hat Vale allein 450 Millionen USD in Moatize investiert. Insgesamt plant das Unternehmen, den Nacala-Korridor mit rund einer Milliarde USD zu fördern. Eine Konzession für den Ausbau des Hafens und einer zweigleisigen Bahnlinie hat die mosambikanische Regierung bereits erteilt. Ähnlich wie in Namibia ist der Nacala-Korridor mit einer EPZ, der Zona Económica Especial de Nacala, verknüpft. Doch die Beschäftigungseffekte des Korridors werden mit mittelfristig 1.000 Jobs gering bleiben. Der Bau der Bahnlinie kann nur bei einer Besserung der malawisch-mosambikanischen Beziehungen zum Erfolg führen. Zurzeit untersagt Mosambik Frachtschiffen die Fahrt auf dem Sambesi zum malawischen Hafen Nsanje. Malawi weigert sich, Strom aus Cahora Bassa abzunehmen, weil dieser, so der Standpunkt der malawischen Regierung, überteuert sei. Schließlich steht auch infrage, inwiefern die betroffenen (Bergbau-)Konzerne die Aufwertung vom Transport- zum Entwicklungskorridor mitzutragen bereit sind (Selemane 2010: 20-30).

Grenzen der Korridorprojekte

Selbst im Fall erfolgreicher Korridorprojekte wie in Namibia bleibt Südafrika seinen Nachbarländern wirtschaftlich weit überlegen: Der Umschlag im Hafen von Durban ist sechsmal so groß wie der in Maputo. Die Kapazitäten von Walvis Bay werden von Durban um das Sechzehnfache über-

troffen. Die wirtschaftliche Dominanz Südafrikas wird dadurch verstärkt, dass Südafrika mit 49 Millionen Einwohnern und einem durchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommen von 10.000 USD pro Jahr (gut dreimal so viel wie der regionale Durchschnitt) den einzigen lukrativen Markt der Region für Massenkonsumgüter stellt. Viele Güter aus Übersee für Verbraucher in den Nachbarländern erreichen ihr Ziel nur über Zwischenhändler in Südafrika, denn nur im Zusammenhang mit den wesentlich umfangreicheren Transporten nach Südafrika ist an eine erschweringliche Vermarktung in Staaten wie Namibia überhaupt zu denken. Mit anderen Worten: Ziel der meisten Container werden Häfen in Südafrika bleiben, weil dies der wichtigste Markt ist und sich dort die Zwischenhändler befinden.

Dies hat zur Folge, dass nur Korridore, die direkten Zugang zum südafrikanischen Markt bieten (vor allem der MDC und der Walvis-Bay-Korridor), für Investoren attraktiv sind. 55 Prozent der privaten Investitionen, die in Afrika in den Bereichen Telekommunikations- und Verkehrsinfrastruktur getätigt werden, entfallen daher auf Südafrika. An zweiter Stelle im südlichen Afrika folgt Simbabwe mit ganzen drei Prozent (Mills 2008: 115). Bei anderen Korridoren mangelt es an Geld, um die Verkehrswege ausreichend aufzuwerten und Rahmeninfrastruktur wie Lagerhallen zu bauen. So stellen bis heute Lokomotiven von geringer Zuverlässigkeit ein erhebliches Problem für die TAZARA dar. Auch wird in relevantem Umfang lediglich Kupfer aus Sambia abtransportiert; viele Güterwagen müssen zunächst ohne Fracht dorthin gebracht werden, um das Kupfer aufnehmen zu können.

Im Fall der TAZARA – während des Kalten Kriegs das aussichtsreichste Projekt, um die Abhängigkeit von Südafrika zu mindern – zeigt sich außerdem, dass Südafrika als Tor zum südlichen Afrika geographisch im Vorteil ist. Um von Daresalam nach Lusaka zu gelangen, muss man mit dem Ostafrikanischen Graben eine Landschaftszone queren, die durch starke Höhenunterschiede gekennzeichnet ist. Dies bedingt hohe Kosten beim Streckenbau und langsame Fahrgeschwindigkeiten auf kurvenreichen Routen. Erdbeben führen zu Unterbrechungen des Schienen- und Straßenverkehrs, so dass TAZARA-Transporte wenig zuverlässig sind. Geographische Probleme treten auch in Mosambik und Namibia auf: Dort mangelt es, wie in Tansania, an natürlichen Tiefseehäfen.

Ebenfalls unter naturräumlichen Gesichtspunkten kaum durchführbar ist Malawis Projekt eines binnenkontinentalen Seehafens. Auf Bestreben des malawischen Präsidenten Bingu wa Mutharika ist in Nsanje am Fluss Shire ein Hafen entstanden. Über den Shire und den Sambesi sollen Schiffe Malawis Im- und Exporte transportieren. Doch weder der Shire noch der Sambesi sind begradigt und künstlich vertieft. Sie mäandrieren stark. Im Sambesi schwankt der Wasserstand aufgrund von episodischer Trockenheit und Starkregenfällen extrem. Außerdem ist Nsanje von Malawis größter Stadt Blantyre rund 300 km entfernt. Nur schmale, steile Straßen stehen als Verbindung zur Verfügung.

Das Hafenprojekt in Nsanje ist beispielhaft für verkehrsinfrastrukturelle Fehlplanungen. Seitens der Regierung wird es als Mittel angepriesen, um Malawis Binnenlage zu überwinden. Doch Malawi exportiert so gut wie keine Güter in Containern. Container mit Importen nach Malawi müssten von Nsanje leer abtransportiert werden. Ohnehin wäre der Ausbau des Nacala-Korridors mit Anschluss für Malawi wegen der naturräumlichen Hemmnisse sinnvoller. Nsanje droht, zu einem „weißen Elefanten“ zu werden – hohe Kosten, kein Nutzen.

Noch problematischer ist aufgrund naturräumlicher Barrieren die Integration der Demokratischen Republik Kongo in den Wirtschaftsraum südliches Afrika: Zwar ist die Katanga-Provinz per Eisenbahn an das sambische Netz angebunden. Doch faktisch beläuft sich die Anzahl der einsatzfähigen Lokomotiven im östlichen und südlichen Kongo auf ein knappes Dutzend. Die Zugführer erhalten zumeist keinen Lohn und setzen ihre Lokomotiven nur in Bewegung, wenn sie von den Unternehmern, die Waren transportieren möchten, bar bezahlt werden.⁵

Bevor transnationale Korridore im südlichen Afrika erfolgreich sein können, müssen auf nationalstaatlicher Ebene administrative und politische Probleme behoben werden. Diese Hindernisse wiegen in den anderen Staaten des südlichen Afrika, mit Ausnahme von Namibia, schwerer als in Südafrika. Trotz allem haben Korridore, wie die Beispiele Maputo, Nacala und Walvis Bay zeigen, das Potenzial, einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung zu leisten. Es kann allerdings höchstens

langfristig damit gerechnet werden, dass sie zu einer nennenswerten Armutsreduktion führen.

Literatur

- Ahwireng-Obeng, Fred und Patrick McGowan (1998), Partner or Hegemon? South Africa in Africa I, in: *Journal of Contemporary African Studies*, 16, 1, 5-38.
- Fair, Denis (1989), The Beira, Maputo and Nacala Corridors, in: *Africa Insight*, 19, 1, 21-27.
- Jourdan, Paul (1998), Spatial Development Initiatives (SDIs): The Official View, in: *Development Southern Africa*, 15, 5, 717-725.
- Kappel, Robert (2010), *On the Economics of Regional Powers: Comparing China, India, Brazil, and South Africa*, GIGA Working Papers, 145, online: <www.giga-hamburg.de/workingpapers>.
- Mills, Greg (2008), Bricks, Mortar, Policy and Development: Aid and Building African Infrastructure, in: Holger B. Hansen et al. (Hrsg.): *Africa Beyond Aid*, Johannesburg: Brenthurst Foundation, 102-122.
- Sachs, Jeffrey D. (2003), *Institutions Don't Rule: Direct Effects of Geography on per Capita Income*, NBER Working Paper, 9490, Cambridge: National Bureau of Economic Research.
- Selemene, Tomás (2010), *Questões à Volta da Mineração em Moçambique – Relatório de Monitoria das Atividades Mineiras em Moma, Moatize, Manica e Sussundenga*, Centro de Integridade Pública, Maputo, online: <www.cip.org.mz/cipdoc%5C49_Questoes%20a%20volta%20da%20mineracao%20em%20mo%C3%A7ambique_TS_CIP_2010.pdf> (24. November 2010).
- Taylor, Ian (2006), Partnership through Accommodation? African Development Initiatives and Universal Policy Prescriptions, in: Henning Melber (Hrsg.): *Africa, Regional Cooperation and the World Market*, Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet, 9-39.
- Waller, Peter (1988), Das Verkehrssystem im südlichen Afrika: Kann die Abhängigkeit von Südafrika abgebaut werden?, in: *Geographische Rundschau*, 40, 12, 44-49.
- WBCG (2010), *A Guide to the Walvis Bay Corridors: Facilitating Free Flow of Trade to and from the SADC Region*, Windhoek: Walvis Bay Corridor Group.
- World Bank (2010), *Prospects for Growth Poles in Mozambique*, Maputo, online: <<http://siteresources.worldbank.org/INTMOZAMBIQUE/Resources/FINALMozambiqueGrowthPolesAUG19.pdf>> (10. November 2010).

⁵ Auskunft von Duke Mogale, Leiter der Abteilung Africa Trade des südafrikanischen Transportunternehmens Transnet, 16. August 2010.

■ Die Autoren

Johannes Plagemann und Sören Scholvin sind Doktoranden an der „Hamburg International Graduate School for the Study of Regional Powers“ und wissenschaftliche Mitarbeiter am GIGA.

E-Mail: <plagemann@giga-hamburg.de>, Webseite: <<http://staff.giga-hamburg.de/plagemann>>.

E-Mail: <scholvin@giga-hamburg.de>, Webseite: <<http://staff.giga-hamburg.de/scholvin>>.

■ GIGA-Forschung zum Thema

Im Rahmen des Regional Powers Network untersuchen Mitarbeiter des GIGA die wirtschaftlichen Beziehungen regionaler Führungsmächte wie Brasilien, Indien und Südafrika mit ihren Nachbarstaaten.

■ GIGA-Publikationen zum Thema

Erdmann, Gero (2010), Verantwortung oder Interesse? Südafrikas Rolle in der Region, in: Werner Distler und Kristina Weissenbach (Hrsg.), *Konsolidierungsprojekt Südafrika. 15 Jahre Post-Apartheid*, Baden-Baden: Nomos, 207-226.

Flemes, Daniel (2009), Regional Power South Africa: Co-operative Hegemony Constrained by Historical Legacy, in: *Journal of Contemporary African Studies*, 27, 2, 153-178.

Grimm, Sven (2010): *Südafrika als „neuer Geber“ in Afrika?*, GIGA Focus Afrika, 3, online: <www.giga-hamburg.de/giga-focus/afrika>.

Kappel, Robert (2010), Wirtschaft und Entwicklung in Südafrika, in: Werner Distler und Kristina Weissenbach (Hrsg.), *Konsolidierungsprojekt Südafrika. 15 Jahre Post-Apartheid*, Baden-Baden: Nomos, 163-186.

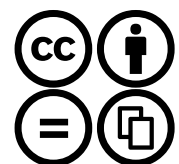
Kappel, Robert (2010): *On the Economics of Regional Powers: Comparing China, India, Brazil, and South Africa*, GIGA Working Paper, 145, online: <www.giga-hamburg.de/workingpapers>.

Prys, Miriam (2009), Regional Hegemon or Regional Bystander: South Africa's Zimbabwe Policy 2000-2005, in: *Politikon – South African Journal of Political Studies*, 36, 2, 193-218.

Soest, Christian v. (2010), Regenbogennation als regionale Führungsmacht?, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, 1, 19-25.



Der GIGA Focus ist eine Open-Access-Publikation. Sie kann kostenfrei im Netz gelesen und heruntergeladen werden unter <www.giga-hamburg.de/giga-focus> und darf gemäß den Bedingungen der *Creative-Commons-Lizenz Attribution-No Derivative Works 3.0* <<http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/deed.en>> frei vervielfältigt, verbreitet und öffentlich zugänglich gemacht werden. Dies umfasst insbesondere: korrekte Angabe der Erstveröffentlichung als GIGA Focus, keine Bearbeitung oder Kürzung.



Das GIGA German Institute of Global and Area Studies – Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien in Hamburg gibt Focus-Reihen zu Afrika, Asien, Lateinamerika, Nahost und zu globalen Fragen heraus, die jeweils monatlich erscheinen. Ausgewählte Texte werden in der GIGA Focus International Edition auf Englisch veröffentlicht. Der GIGA Focus Afrika wird vom GIGA Institut für Afrika-Studien redaktionell gestaltet. Die vertretenen Auffassungen stellen die der Autoren und nicht unbedingt die des Instituts dar. Die Autoren sind für den Inhalt ihrer Beiträge verantwortlich. Irrtümer und Auslassungen bleiben vorbehalten. Das GIGA und die Autoren haften nicht für Richtigkeit und Vollständigkeit oder für Konsequenzen, die sich aus der Nutzung der bereitgestellten Informationen ergeben. Auf die Nennung der weiblichen Form von Personen und Funktionen wird ausschließlich aus Gründen der Lesefreundlichkeit verzichtet.

Redaktion: Gero Erdmann; Gesamtverantwortliche der Reihe: André Bank und Hanspeter Mattes; Lektorat: Ellen Baumann; Kontakt: <giga-focus@giga-hamburg.de>; GIGA, Neuer Jungfernstieg 21, 20354 Hamburg



IMPRESSUM